

# STADEN SOM UTOPI

- om hur strävan efter ett bättre samhälle konkretiseras i planideal

**utopi** [-pi']ns. -n -er ouppnåeligt samhällsideal; utförbar tanke, dröm som inte kan förverkligas

**ideal** [-a'] s. -et; pl. = det fullkomliga; mönster, förebild; det eftersträfvande

**plan** – tvådimensionell ritning av ett område i horisontal genomskärning t.ex. situationsplan eller stadsplan

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet  
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap  
Område Landskapsarkitektur

**Författare:** Karin Vilhelmson

**Titel (sve):** Stadens som utopi – om hur strävan efter ett bättre samhälle konkretiseras i planideal

**Titel (eng):** The city as utopia – the aim for a better community through planning ideals

**Nyckelord (6-10 st):** planering, planeringsideal, utopi, the compact city, förtätning, Bo01, hållbar stadsutveckling, planeringshistoria

**Handledare (SLU/extern):** Hanna Elgåker, Område 5, SLU Alnarp

**Examinator (SLU/extern):** Måns Norlin, Område 6, SLU Alnarp

**Kurstitel:** Kandidatexamensarbete i Landskapsplanering

**Kurskod:** EX0650

**Omfattning (hp):** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** G2E

**Serienamn:** Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2011

**Program/utbildning:** Landskapsarkitektprogrammet

Framsidans bild:

Del av Sannabacken och Kungsladugård i Göteborg – hur funktionalismen möter föregående ideals kvartersstruktur. Illustration av Karin Vilhelmson.

## Sammandrag

Den här kandidatuppsatsen bygger på litteraturstudier och behandlar begreppet planideal ur ett historiskt så väl som samtida perspektiv. Uppsatsens fokus ligger på diskussion kring vad dagens planideal skulle kunna vara, där *hållbarhet* är ett centralt begrepp. Ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet har sedan Brundtlandrapporten 1987 lyfts fram som viktiga värden och har sedan dess påverkat dagens stadsplanering.

För att få förståelse för vad för tidigare samhällsförändringar som ligger till grund för olika planideal ges en kortfattad historisk redogörelse för 1900-talets ideal för stadens fysiska form. I uppsatsens första del ges en historisk redogörelse för vilka planideal som dominerat i Sverige under 1900-talet och vad som föranlett dem. Detta ger en bakgrund till uppsatsens andra del som diskuterar vad som skulle kunna vara dagens planideal. Dagens planideal problematiseras sedan utifrån begreppet *hållbarhet*, såväl ekologisk som social.

I uppsatsens tredje del ges reflektioner över varför det kan vara svårt att påstå att vi har ett enda planideal i dag. Avslutningsvis förs ett resonemang om hur att ge hållbar utveckling en urban form.

Arbetet är begränsat till Sveriges planideal.

## Abstract

This candidate essay is built on literature studies and concerns the term *planning ideal*, from both a historical and a contemporary perspective. The focus of the essay is the discussion about what today's *planning ideal* could be, in the connection with the popular conception of *sustainability*. Ecologic, economic and social sustainability has been regarded as essential values in city planning since the Brundtlandreport in 1987. How can these values be connected too today's ideal about which physical structure the city should have?

To gain an understanding about changes in society that has been the reason behind different kinds of *planning ideals*, over time, the first part of the essay concerns the historical ideals during the 2000th century. This gives a necessary introduction to the second part of the essay, which discusses what today's planning ideal could be.

The essay then discuss today's ideal in the connection with the term *sustainability*.

Finally, in the third part of the essay, reflections are given concerning today's planning ideal, since it may be difficult to say that we only have one. The urban life as an ideal and our striving to wards sustainable development are also discussed.

## Förord

Min kandidatuppsats *Staden som utopi* handlar om vad dagens planideal skulle kunna vara, i relation till begreppet hållbar stadsutveckling. Diskussionen sätts även in i ett historiskt perspektiv.

Tack till min handledare Hanna Elgåker, för praktiska tips om uppsatsens struktur och din förmåga att entusiasmera genom att betona det positiva.

Tack till pappa Bertil för dina konstruktiva synpunkter och ditt tålamod.

# Innehållsförteckning

Sammandrag .....	3
Abstract.....	3
Förord .....	3
Innehållsförteckning .....	4
Inledning .....	5
Bakgrund.....	5
Frågeställningar .....	5
Mål och syfte.....	6
Material och metod.....	6
Disposition .....	8
Begreppsförklaringar .....	9
Del 1: 1900-talets olika planeringsideal i Sverige .....	10
Den förindustriella staden – utgångspunkten för 1900-talets stadsplaner .....	10
Den industriella kvartersstaden 1850-1930 .....	11
Trädgårdsstaden 1900-1930 .....	12
Funktionalismen 1930-1970 .....	13
1980-talet Postmodernismen.....	17
Dekonstruktivismen under 1990-talet .....	19
Del 2: Dagens planeringsideal .....	21
Hållbar utveckling och stadsplanering .....	21
Den täta staden – the compact city .....	21
Kritiken mot den täta staden – mot ett nytt stadsplaneideal? .....	25
Om inte kvartersstaden – så vad? .....	28
Del 3: Avslutande reflektion.....	30
En reflektion om dagens planideal .....	30
En reflektion om dagens stadsplanering och relationen till funktionalismen .....	30
En reflektion om det urbana livet som ideal .....	32
En reflektion om hållbar utveckling .....	32
Källförteckning .....	34



# Inledning

## Bakgrund

”Utopias are unachivable ideal objects that stimulate and tease us with their desirability, yet seldom if ever, materiality or otherwise, successfully deliver. There is always nonfulfillment of what is desired.”  
(Gunder, 2007, s. 472)

Sedan 1900-talets början har stadsplanering präglats av tron på att kunna förbättra samhället i stort genom att förändra städens fysiska form (Gunder, 2007, s. 468). Som exempel kan Ebenezer Howard och Le Corbusier nämnas, vars respektive utopiska stadsplaner inte bara ville lösa den industriella stadens rumsliga ordning, utan även sociala problem. Dessa utopier om den goda staden är de mest kända, sedan städer förändrades från att ha varit en försvars-, marknads- och administrationsfunktion och istället gick över till att primärt vara de flesta människors hem. Ebenezer Howards tankar om *The Garden City* kom att påverka en hel rörelse under 1900-talets början. Le Corbusiers utopi om *La Ville Contemporaine* blev aldrig genomförd, men hans tankar om den moderna staden kom att influera stora delar av både för- och efterkrigstidens funktionalistiska rörelse. Hur så väl historiska som nutida utopier och planideal påverkar vår syn på staden är vad den här uppsatsen kommer att handla om, där av titeln: Staden som utopi.

Över hälften av jordens befolkning bor numera i städer. (Sida, 2009) Denna globala urbanisering sker i många länder motvilligt, medan västvärldens urbaniseringstendenser är mer självvalda. Man kan säga att västerlandets fokus har förflyttats från att uppfatta paradiset som en trädgård, park eller ett stycke natur, till att vara synonymt med staden, där den urbana innerstaden har blivit ett ideal. Men hur kommer det sig att dagens planeringsideal ser ut som det gör? Det är en fråga som drivit arbetet med den här uppsatsen.

Hållbar utveckling, så väl ekologisk, som ekonomisk och social, har sedan Brundtlandrapporten 1987 och FN:s stora miljökonferens i Rio de Janeiro 1992, lyfts fram som viktiga värden inom dagens stadsplanering. (Nationalencyklopedin, 2011) Som statuerande exempel på hållbar stadsutveckling lyfts nybyggda stadsdelar i före detta hamnområden fram, såsom Hammarby Sjöstad i Stockholm och Bo01-området i Malmö. (Boverket, 2008 och Malmö stad, 2011) I den här uppsatsen beskrivs därför Bo01-området i Malmö, som ett exempel på hur stadsplaneringen i dag förhåller sig till hållbar utveckling och därmed som en typ av dagens ideal.

Arbetet behandlar Sveriges planideal under 1900-talet, främst med fokus på samtidens planideal och dess förhållande till diskussionen om hållbar utveckling.

## Frågeställningar

Uppsatsen behandlar två frågeställningar, varav en är mer generell och en är mer specifik. Vilka planideal har funnits i Sverige genom 1900-talet och vad för samhällsförändringar har legat till grund för dem? Vidare analyseras frågan vad dagens planideal skulle kunna vara, särskilt i förhållande till begreppet *hållbar utveckling*?

Den första frågeställningen ska ge en bakgrund till hur dagens planideal vuxit fram. Den andra frågeställningen är mer specifik och kommer att förhålla sig till den pågående debatten om *hållbar utveckling* inom stadsplaneringen. Detta görs eftersom *hållbar stadsutveckling* har blivit ett starkt ledord inom stadsplaneringen sedan Brundtlandrapporten 1987.

## Mål och syfte

Målet med uppsatsen är att diskutera vad dagens planideal är i förhållande till vår tids fokus på hållbar utveckling men även i förhållande till sin historiska kontext.

Uppsatsen visar på hur utopier och idémässiga visioner driver stadsplaneringen framåt, genom att de omvandlas till planer och sedan till fysiska strukturer.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur stadsplanering kräver en ständig diskussion om hur vi ska nå den målbild, som handlar om hur samhället ska vara i framtiden. Genom att behandla olika planideal kan en diskussion föras om i hur stor utsträckning stadens fysiska form påverkar människors levnadsmönster och därmed vårt samhälle.

Varje tidsperiod i den historiska redogörelsen är tillräckligt komplexa och stora uppgifter för att skriva en hel uppsats om respektive del. Jag har därför valt att något mer kortfattat redogöra för respektive tidsperiod för att hålla uppsatsen inom mitt valda tema. Huvuddelen av uppsatsen ägnas åt diskussion om vad dagens planeringsideal är i förhållande till begreppet *hållbar stadsutveckling*.

## Material och metod

Metoden för uppsatsen är en kvalitativ innehållsanalys av litteratur, såsom böcker om stadsplanering, vetenskapliga artiklar och tidningsartiklar med tydlig planeringsfokus. Under genomläsningen av litteraturen har de delar som kunnats koppla till uppsatsens tema *planideal*, lyfts fram.

Arbetet har begränsats till att främst behandla planeringsideal inom Sverige under 1900-talet, med huvudfokus på i dagens planideal.

Vad det gäller definition om vad dagens planeringsideal egentligen *är* så kan detta givetvis diskuteras. I min uppsats har jag valt att fokusera på dagens planeringsideal som uppfattat *den täta kvarterstaden*. Detta val grundar sig i att litteraturen om dagens planideal allt som oftast handlar om *the compact city*, eller kritiken mot denna. Motkritikens alternativa förslag har i dagsläget dock inte en lika tydlig fysisk form, vilket gör det svårt att kalla kritikens exempel för ett tydligt planideal. Den täta kvartersstaden är även den struktur som nutida byggprojekt har fått, där man haft en tydlig inriktning mot hållbar stadsutveckling.

Litteraturen som jag främst använt mig av har jag funnit i SLU:s bibliotekskatalog Lukas.

Exempel på sökord för den historiska redogörelsen har varit:

Stadsplanering, planeringshistoria, funktionalism, trädgårdsstad, stadsutveckling, planideal, planeringsideal

Exempel på sökord för att fånga dagens planideal har varit:

Hållbar stadsutveckling, den täta staden, the compact city, hållbar utveckling, Bo01

Dessa sökningar har skett under april 2011.

Kompletterande dokument för att fånga nutidens planeringsströmmar har jag funnit som PDF-filer på Boverkets hemsida och Malmö Stads hemsida.

Del 1: Till den historiska tillbakablicken har *Kell Åströms* bok *Stadsplanering i Sverige* och *Christer Ahlbergers* bok *Den svenska staden* främst använts. Avsnittet om *Trädgårdstaden* har jag främst använt mig av *Johan Rådbergs* bok *Den svenska trädgårdsstaden* utgiven av Bygghörsrådet.

I boken *Stadsdelens vardagsrum- ytterstadens offentliga platser och liv* (red. Louise Nyström) utgiven av Stadsmiljörådet har jag främst använt mig av artikeln *Fysisk planering i Norden- från välfärd till hållbarhet* av Gösta Blücher för att få fördjupning i hur vilka samhällsströmningar påverkat de historiska planeringsidealen och även dagens planeringsperspektiv.

Del 2: Till avsnittet om dagens planideal har jag använt mig av tidningsartiklar från facktidsskrifter. För att problematisera dagens planideal har jag främst använt mig av tidningen PLAN. Tidningen ges ut av Föreningen för Samhällsplanering och därför anser jag att den ger en fackmässigt representativ bild av tankar kring dagens planideal. Diskussioner om dagens planeringsideals möjligheter och problem har jag även funnit i böcker som *Bor vi i samma stad?* (red. Karin Bradley) och *Tankar om förstadens framtid* (red. Bo Larsson, My Laurell) utgiven av Formas och *Hållbar stadsutveckling – en politisk handbok* av Erland Ullstad, utgiven av Sveriges Arkitekter.

I del 2 beskrivs Bo01-området i Malmö. Beskrivningen bygger på boken *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, där arkitekt Eva Dalman varit redaktör. Betydande personer för Bo01s tillkomst har skrivit till boken, t.ex. Klas Tham, Gunnar Ericsson och Agneta Persson.

Uppsatsens del 3 är en reflektion som återkopplar till litteratur från föregående avsnitt.

### *Källkritik*

Uppsatsens ämne behandlar både planeringshistoria och dagens planering. Ämnesområdet är brett och rymmer många tolkningar och definitioner. Detta har ibland gjort det svårt att göra ett rättvist urval av litteraturen – vilket jag anser vara den främsta kritiken mot mina källor.

Både avsnittet om 1900-talets planideal och avsnittet om the compact city hade kunnat vara hur långa som helst. Jag har dock valt att skriva dessa avsnitt något kortfattat för att inom tidsramen hinna nå mitt mål med uppsatsen – att diskutera vad dagens planideal är i förhållande till vår tids fokus på hållbar utveckling men även i förhållande till sin historiska kontext.

### *Vidare studier*

Mitt primära fokus under arbetet med uppsatsen har varit planideal, d.v.s. att idealisera en viss fysisk form på staden för att uppnå idén om ett bättre samhälle. Under arbetets gång visade det sig vara svårt att föra en diskussion om *dagens* planideal, då det sällan fanns alternativa, konkreta, fysiska idéer - förutom den kompakta staden. Istället kom mycket fokus att hamna på diskussionen om den täta staden är det enda svaret på hållbar stadsutveckling. Detta fick mig att fundera kring andra ingångar till dagens planering. En möjlig annan ingång hade varit

att utifrån hållbar stadsutveckling studera exempel på förbättringar i den fysiska miljön. T.ex. hade fortsatta studier kunnat fokusera på hur hållbar stadsutveckling sker i förvaltandet av befintliga stadsdelar som medmiljöprofilen inom Augustenborg i Malmö.

I uppsatsen framkommer att funktionalismen områden ofta får kritik för att sakna stadsmässighet. En annan fortsatt fråga att studera vidare är vad det finns för andra kvaliteter än stadsmässighet, som kan utvecklas i dessa miljöer?

## Disposition

Uppsatsen består av tre delar. *Del 1- 1900-talets planideal* beskriver kortfattat Sveriges historiska stadsplaneideal under förra seklet. Sedan följer *Del 2: Dagens planeringsideal*, som är uppsatsens tyngdpunkt och som diskuterar om huruvida man kan säga att det finns ett planideal i dag. Detta görs i relation till det viktiga begreppet *hållbar utveckling*, där Bo01 tas upp som samtida exempel. I *Del 3: Avslutande reflektion* förs en diskussion om varför det kan vara svårt att påstå att vi har ett enda planideal idag. Det urbana livet som ett ideal diskuteras också samt vad hållbar stadsutveckling kan vara om det inte är den täta kvartersstaden.

## Begreppsförklaringar

Nedan följer förklaringar på några begrepp som återkommer och/eller är väsentliga att förstå för att tillgodose sig av uppsatsen. Begreppen listas i den ordning som de presenteras.

**utopi** [-pi']ns. -n -er ouppnåeligt samhällsideal; utförbar tanke, dröm som inte kan förverkligas

(Svenska akademins ordlista, 2011, s. 1046)

**plan** – tvådimensionell ritning av en byggnad eller ett område i horisontal genom skärning [...] t.ex. situationsplan eller stadsplan

ur boken *Arkitekturtermer* (Ahlstrand, 1969, s. 122)

**ideal** [-a'l] s. -et; pl. = det fullkomliga; mönster, förebild; det eftersträvande

(Svenska akademins ordlista, 2011, s. 366)

**hållbar utveckling**– hållbar utveckling innefattar ekologiska, sociala och ekologiska dimensioner. Brundtlandkommisionen beskriver hållbar utveckling som ”en utveckling som tillfredställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredställa sina behov”.

(Statens offentliga utredningar, 2004)

**urban sprawl** – är ett amerikanskt begrepp för stadsutglesning, d.v.s. att vi förbrukar allt större stadsyta per person (Bergström, 2004, s. 9)

**parkour** - parkour handlar om att hitta det mest effektiva sättet att förflytta sig på i staden. Parkour handlar om att övervinna hinder i utemiljön och att på så vis uppleva staden på ett nytt sätt.

(Boverket, 2005)

## Del 1: 1900-talets olika planeringsideal i Sverige

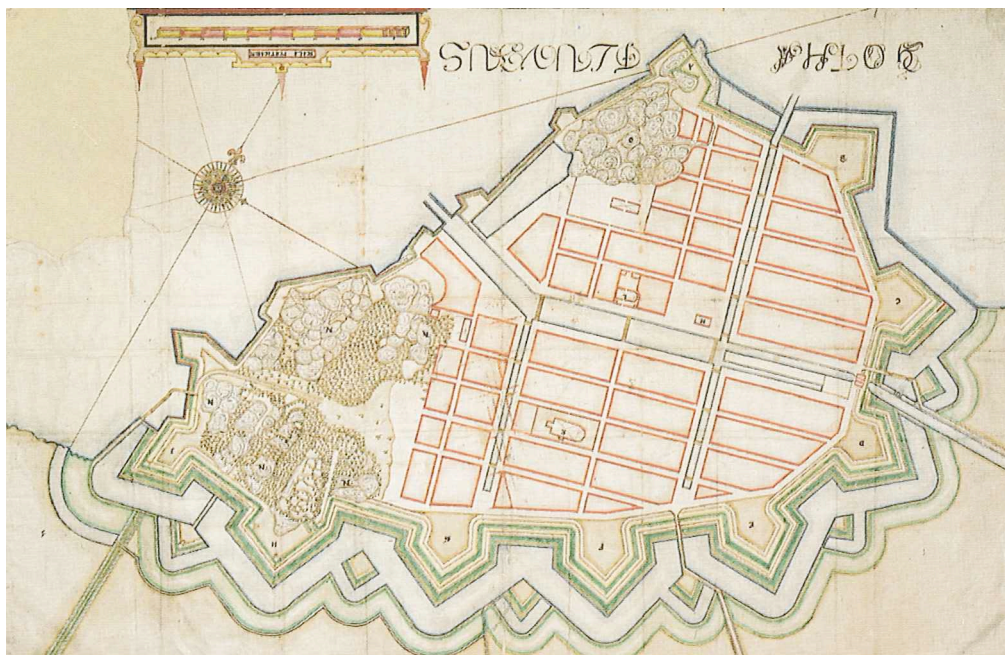
I detta avsnitt beskrivs hur planidealen för Sveriges städer sett ut under 1900-talet och inleds med en kort bakgrund om utgångspunkten: den förindustriella staden. Till varje ideal kopplas bakomliggande faktorer inom samhällsutveckling, som bidragit till idealens uppkomst. Till varje ideal finns exempel på planer illustrerade.

### Den förindustriella staden – utgångspunkten för 1900-talets stadsplaner

Stadsplaneidealet i Sverige från 1600-talet fram till mitten av 1800-talet var symmetriska stadsplaner med rätvinkliga gator samt ett centralt torg. Dessa planer förverkligades dock först när nya städer anlades på tidigare oexploaterad mark, eller först då medeltida stadskärnor förstörts vid bränder. Städer omgärdades av en stadsmur som fungerade som militärt försvar och manifesterade skillnaden mellan stadsbor och landsortsbor. Det var på det centrala torget som både borgarkulturen och jordbrukskulturen möttes. Runt det centrala torget bodde biskopar, rådmän och handelsmän – d.v.s. maktpersoner. I en cirkulär zon runt dessa bodde sedan hantverkarna (med kombinerad verkstad/bostad). (Ahlberger, 2001, s. 9)

Den förindustriella staden med sin samlade form, tack vare stadsmuren, brukar lyftas fram som en motsats till dagens allt mer utglesade städer. Men de fattigaste personerna som inte hade råd att bo i staden, bosatte sig längs med vägarna in och ut från staden. (Ahlberger, 2001, s. 37) På så sätt kan man redan på den här tiden prata om en form av *urban sprawl*.

Ett annat nutida begrepp som också skulle kunna appliceras till den förindustriella staden är *urban agriculture*. Stadens borgare före 1800-talets slut livnärde sig på jordbruksverksamhet som låg i anknytning till, eller i vissa fall inuti i staden. Detta stadsjordbruk kom vid 1800-talets mitt att avskaffas under en sanitär upprustning av staden. (Ahlberger, 2001, s. 57) I dagens visioner om den framtida staden har stadsjordbruk (*urban agriculture*) kommit mer och mer i fokus, i takt med medvetenheten om vår matkonsumtions betydelse för miljöproblemen. (Mårsén, 2010, s. 34)

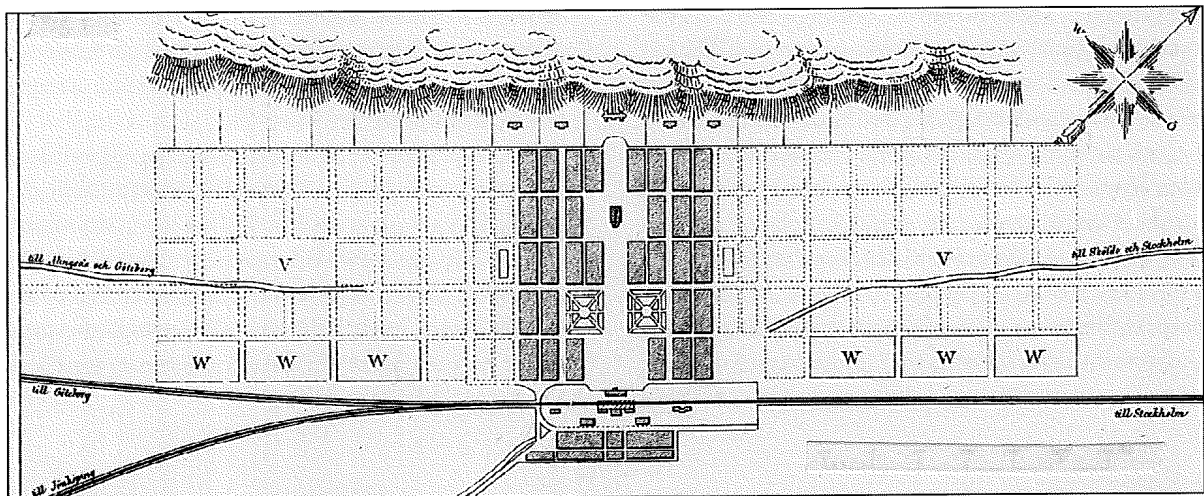


Figur 1. Göteborg 1655, exempel på den förindustriella stadens rutnätsmönster och samlade form.

## Den industriella kvarterstaden 1850-1930

Den förindustriella, rätvinklade stadsplaneidealet kom under 1800-talet att förändras något med inspiration från Paris. Rutnätsystemen fick diagonala boulevarder inplanerade, även om de genomfördes sparsamt. Breda esplanader med trädplanteringar upprättades, vilket gjorde att städerna delades in i sektorer, för att förhindra spridning av potentiella stadsbränder. (Ahlberger, 2001, s. 59) Parker och planteringar var helt nya inslag i stadsplanerna, vars syfte var att göra den förorenade industriella staden mer hälsosam för sina invånare. (Ahlberg, 1998, s. 36)

Under slutet av 1800-talet kom järnvägen till Sverige. Städernas centrala torg fick då för första gången en konkurrerande dragpunkt – stationen. (Ahlberger, 2001, s. 72)



Figur 2: Järnvägsstationen som ny dragningspunkt kan ses i den här stadsidealplan ritad av A. Edelsvärd 1858. En centralaxel skär igenom den rätvinklade bebyggelsen från stationen och ut.

Under senare delen av 1800-talet började successivt även spårvagnssystemet att etableras i svenska städer. Detta gjorde det plötsligt möjligt för boende i förstäder att arbeta i stadens centrum. (Ahlberger, 2001, s. 84). Nya transportmöjligheter rubbade därmed den historiska organiseringen av staden. Dels genom en förskjutning av centrum från torget till stationen, men dels även genom ett minskat behov av att bo där man arbetade. Här lades grunden för den funktionsseparering som funktionalismen senare skulle förespråka.

Sekelskiftets industriella stad i Europa liksom i Sverige brukar ibland symboliseras med *flanören*. Flanören personifierade en ny företeelse i och med urbaniseringen – stadsmässigheten och stadslivet. Flanören beskrivs i litterära verk som en man som rör sig i staden utan definitivt syfte. Nämnas bör att flanören var en man, en kvinna hade inte samma möjlighet att röra sig fritt i staden. (Tunström, 2005, s. 59).

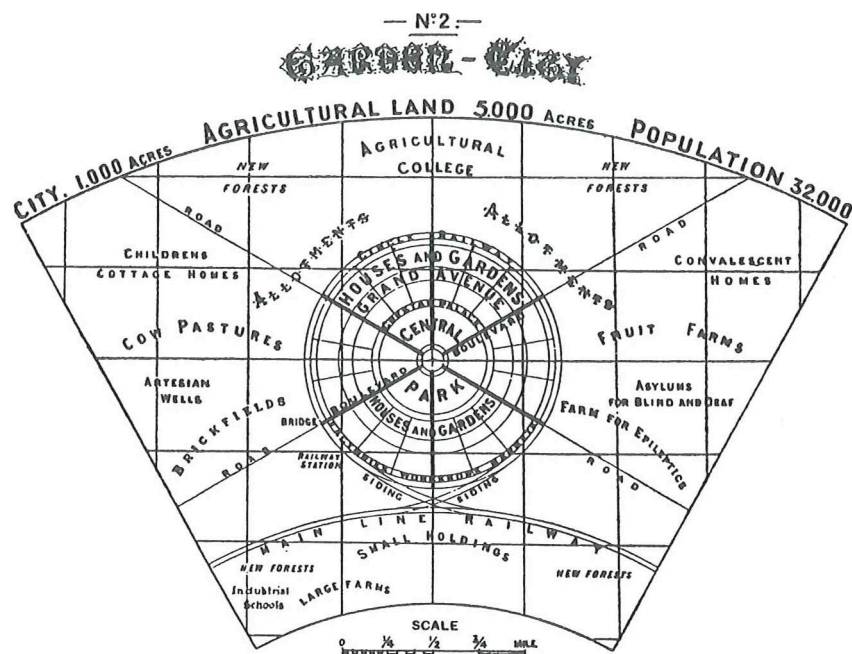
Industrialismen som samhällsutveckling innebar en ökad urbanisering, som ledde till att städerna blev överbefolkade med kåkstäder som följd. Industrialismens fabriker bidrog också till att städerna blev alltmer förorenade och ohygieniska. (Larsson, 2006, s. 22) Dessa konsekvenser var grunden till hur stadsplaneringen och dess ideal nu kom att utvecklas: först genom trädgårdsstäder, senare genom funktionalismen.

## Trädgårdsstaden 1900-1930

Trädgårdsstaden var en reaktion på den negativa utveckling städer hade fått genom industrialiseringen. Förespråkarna ville framhålla den lilla stadens/byns trygghet och den sociala gemenskap som där kan uppnås (till motsats till det mer anonyma stadslivet). (Larsson, 2006, s. 23)

I den ursprungliga visionen om *The garden city* av Ebenezer Howard var tanken att städerna skulle vara självförsörjande på mat och innehålla alla nödvändiga funktioner, som skola och sjukhus. Gaturum och mötesplatser utformades efter stadsmässiga ideal om täthet, samtidigt som vikten av grönska och natur lyftes fram. Trädgårdsstäderna i Sverige skiljde sig alltså från den tidigare rutnätsmönstrade staden, men ersatte inte på något sätt den ursprungliga stadskärnan utan byggdes i dess utkanter. (Rådberg, 1994, s. 71-73)

Trädgårdsstaden förespråkade mer anpassning efter terrängen och ett mer konstnärligt utförande av gatornas dragning, som en reaktion på tidigare stadsplaners rätvinklighet. (Ahlberg, 1998, s. 43)



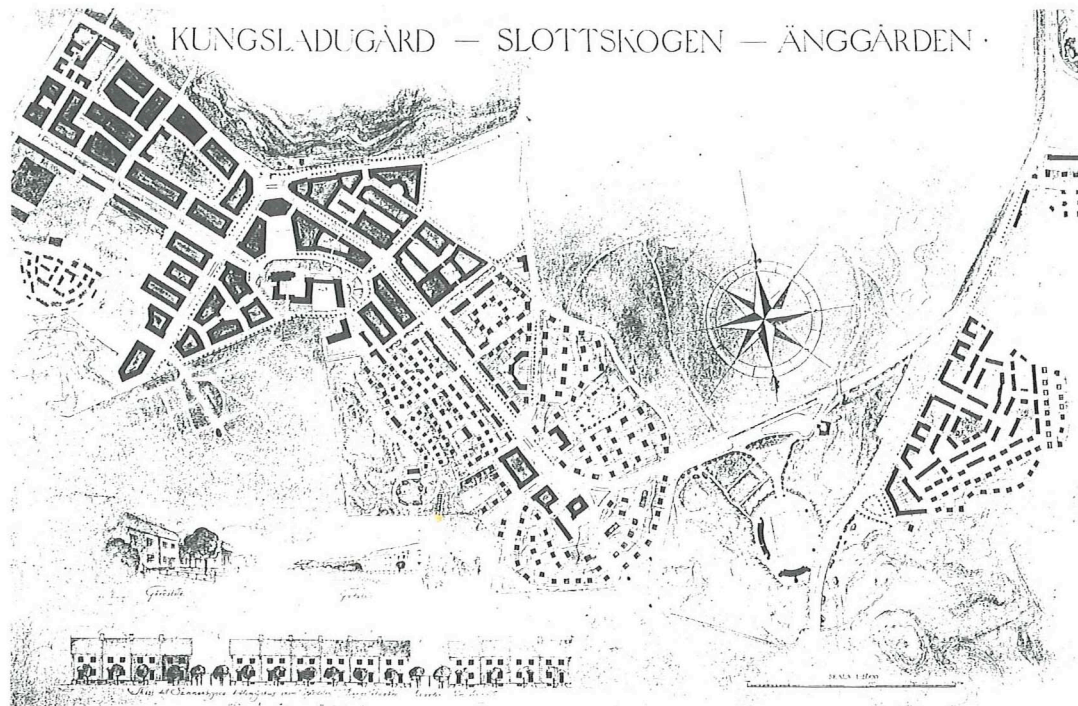
Figur 3: Ebenezer Howards schematiska plan över trädgårdsstaden och dess omland

Trädgårdsstäder förekom främst i Tyskland och England, men även i Sverige där stadsbyggnadsidealet blev mycket populärt jämfört med andra europeiska länder. Framför allt under 1920-talet byggdes trädgårdsstäder i Sverige, då idealet fungerade väl ihop med den återigen populära 1700-talstil för tvåvånings trähus som rådde. (Rådberg, 1994, s 97)

Trädgårdsstäderna bestod av både friliggande villor och radhus i 2-3 våningar och hade stort fokus på grönområden, som man ansåg var den industriella stadens största nackdel.

Trädgårdsstaden som ideal blev särskilt populär i Sverige. Christer Ahlberger anger i *Den svenska staden* att en förklaring till det skulle kunna vara att Sverige är ett glesbefolkat land, där den urbana kulturen länge uppfattades som främmande. (Ahlberger, 2001, s. 84)





Figur 4: A. Lilienbergs stadsplan över Kungsladugård och Änggården i Göteborg, landshövdingehus respektive trädgårdsstad i radhus och villor.

Men trädgårdsstäder var ett ideal under endast en kort period av stadsutvecklingen under det tidiga 1900-talet. Detta i jämförelse med den mycket större rörelsen som kom att prägla Sveriges stadsplanering under många år därefter: funktionalismen.

## Funktionalismen 1930-1970

Från och med industrialiseringens början under mitten av 1800-talet startade en urbaniseringstrend i Sverige som pågår än i dag. Detta ledde så småningom till ett ifrågasättande av den traditionellt kompakta stenstaden som planideal, med få tankar på behovet av grönytor. (Åström, 1993, s. 39)

### *Le Courbusier*

Funktionalismen, som utanför Sverige kallades modernismen, tog form under 1920-talet, med Le Courbusier som en betydande förespråkare för en modernisering av städerna. Le Courbusier drev åsikten att den nya moderna tiden krävde en ny världsbild – *un esprit nouveau*.

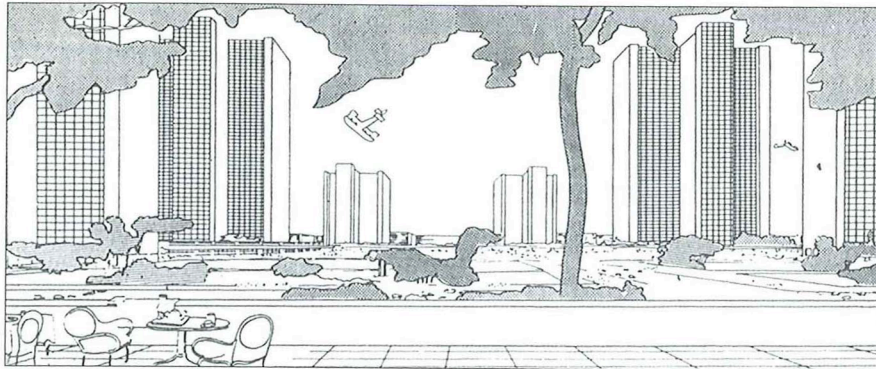
I sin bok *Vers une architecture* för Le Courbusier fram sitt huvudbudskap om att samhället var på väg in i en ny epok, maskinepoken, som var väsensskild från den förflutna tiden med alla dess traditioner. I *Drömmen om atlantångaren*, beskriver Rådberg vad Le Courbusiers huvudbudskap i boken är:

”Den traditionella arkitekturen och det traditionella stadsbyggandet har blivit överspelade. Den nya epoken kommer att föda fram en ny kultur, ett nytt sätt att bygga och att bo.”

(Rådberg, 1997, s. 15)

Le Courbusier framförde även sina utopiska idéer om den moderna staden med olika planer och modeller, bl.a. *La Ville Contemporaine*. *La Ville Contemporaine*, var en plan över hur den

ideala staden skulle kunna se ut i den nya maskinepoken, *l'époque machiniste*. Planen bestod av fristående hus, upp till sextio våningar höga med öppna grönytor som förbands med motorleder däremellan. Betydelsen av stadsrum och sammanlänkade gångstråk fick ge vika åt synen på bilen som framtidens transportmedel och därmed influens över den moderna stadens form. (Larsson, 2006, s. 24 och Rådberg, 1997, s. 15)



Figur 5: Le Courbusiers skiss från La Ville Contemporaine

#### *Från utopi till konkret verklighet*

*La Ville Contemporaine* blev aldrig verklighet, men Le Corbusier och andra av modernismens större förespråkare påverkade starkt funktionalismens uttryck. Industrialismen hade lett till möjligheten att rationalisera och effektivisera byggandet, vilket passade väl med den nya samhällssynen om att förverkliga ett bättre samhälle. Den gamla staden skulle rivas till förmån för moderna, rationella och hygieniska bostäder. Visionerna om den moderna staden bestod av höga hus med platta tak och ett standardiserat boende byggt av rationell byggt teknik. Boende, arbetsplatser, centrumfunktioner och friluftsliv skiljdes åt för att vara maximalt ändamålsriktiga. De olika funktionerna sammanbands med trafikleder. (Rådberg, 1997, s. 18)

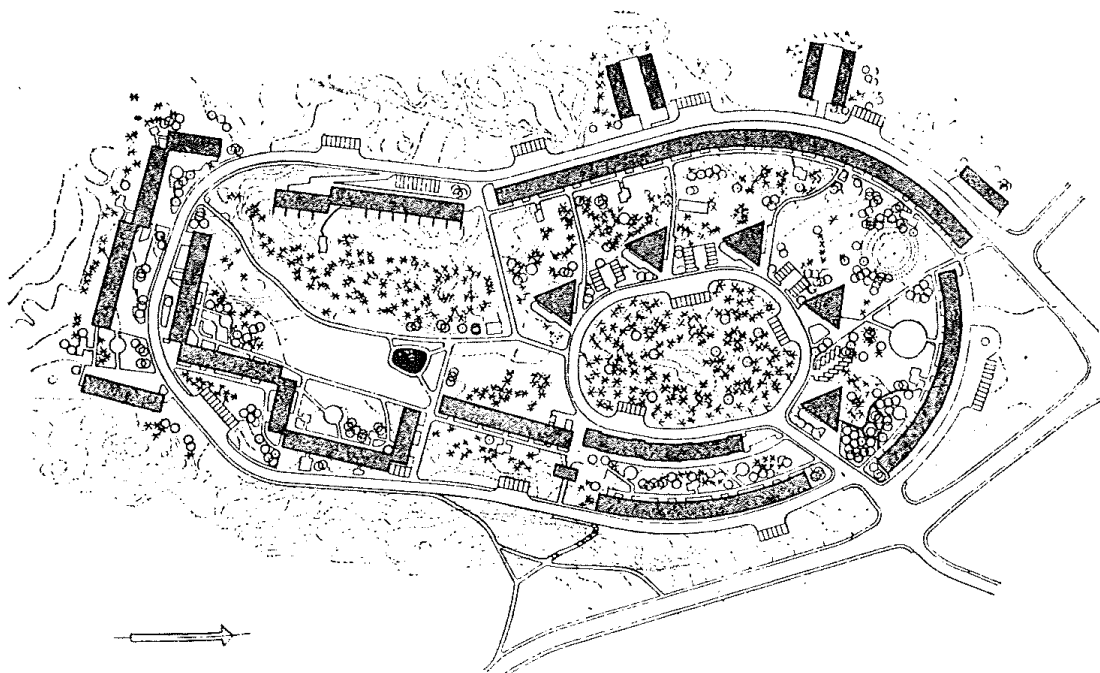
Den nya, goda stad byggdes genom beräkningar av exploateringstal, rymlighetstal och solvinklar. Dessa nya vetenskapliga mätmetoder lyftes fram som objektiva och exakta, medan diffusa värden som trivsel och skönhet förkastades då de inte gick att mäta. (Rådberg, 1997, s. 18)

#### *Funktionalismen i Sverige före andra världskriget*

Funktionalismens planideal måste ses i sitt sammanhang som grundade sig i en helt ny politisk samhällssyn som hyllade det funktionella och rationella livet och där nyttoaspekten betonades. (Ahlberger, 2001, s. 96) Funktionalismens idéer om att förbättra boendet för de många stadsborna genom standardiserade byggmetoder passade bra ihop med Sveriges politiska klimat och tanken om folkhemmet. Istället för att fortsätta bygga inuti den redan täta stadskärnan började man medvetet att bygga runt om städerna. Innan andra världskriget började man att bygga friliggande lamellhus och punkthus i 4- respektive 5-våningar, istället för täta, slutna kvarter. Däremellan fanns öppna grönytor, under parollen ”Sol, ljus och luft”. (Ahlberger, 1998, s. 50)

### *Efterkrigstiden*

Åren efter de två världskrigen följdes av en stark befolkningsökning i städerna med bostadsbrist som följd. För att lösa bostadskrisen revs många arbetarstadsdelar och kåkstäder. Förväntningarna på att skapa ett bättre samhälle, med krav på goda bostäder och boendemiljöer var stora och tron på samhällsplaneringen hög hos alla politiska partier i Sverige. Denna framtidstro på det nya och moderna Sverige motiverade rivningar i städerna. (Blücher, 2000, s.59) Den positiva framtidstron som rådde ska även ses i ett sammanhang där Sverige efter världskriget för första gången var ett relativt rikt industriland. Sverige hade sluppit undan förstörelse under kriget och hade dessutom attraktiva råvaror att handla med. Denna ekonomiska tillväxt ledde bl. a. till en stark ökning av biltätheten. (Åström, 1993, s. 50)



Figur 6: Plan över Kortedala i Göteborg, från 1951. 3-4 våningars lamellhus och punkthus i 8-9 vån.

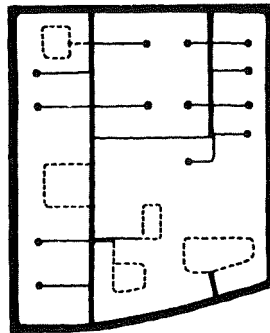
Den nya massproduktionstekniken gjorde det möjligt att bygga högre och billigare hus som bot på bostadsbristen. Lamellhus och punkthus kom under 1960-talet att kompletteras av skivhus i minst 5-våningar med hiss och lägre loftgångshus, som ett resultat av ett än mer rationaliserat och produktionstekniskt effektivt byggande. (Ahlberg, 1998 s. 53)

Funktionalismen förespråkade en separering av olika verksamheter i staden. Av hygienskal började man med att flytta ut industrier ut från stadskärnan, men även bostadsområden och arbetsplatser skiljdes åt, sammanlänkade av bilarnas vägsystem. (Åström, 1993, s. 53)

Förutom den funktionalistiska synen där staden är tydligt separerad efter funktion, var det den ökande biltätheten som låg till grund till idéerna om trafiksepareringen. Trafikseparering uppkom ur viljan att försöka undvika olyckor med oskyddade trafikanter, samt låta fotgängare slippa både buller och luftföroreningar. Trafikmönstret bestod av två helt avskilda vägsystem, det ena för bilar, den andra för cyklister och gående. För att skydda barn från biltrafiken skapades helt bilfria vägar till lekplatser och skolor, vilket sedan kom att få mycket kritik.

Barn visade sig inte förstå faran med bilar om de inte utsattes för dem, vilket talade sitt tydliga språk i olycksstatistiken.

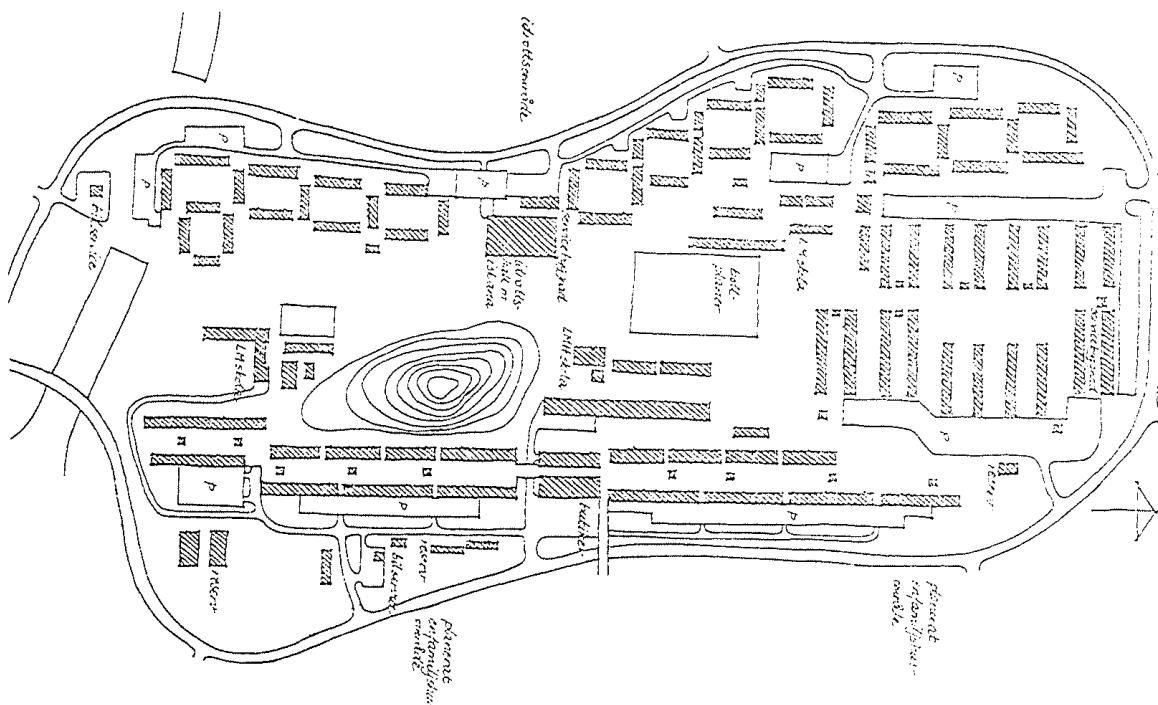
Bostadsområden under 1950-, 1960- och 1970-talet utformades med matargator som leder frambilarna, varifrån entrégator ledde till parkeringsanläggningar eller bostadens privata parkeringsplats. (Åström, 1993, s. 51)



Figur 7: Trafikschema med matargator och entrégator från Södermalm, Stockholm, 1963

### Miljonprogrammet

År 1965 lanserades den politiska idén om miljonprogrammet i Sverige. Programmet handlade om att under tio år bygga bort en bostadsbrist som uppstått i landet, som följd av en ökad befolkning. För att programmet skulle lyckas krävdes en än mer rationell byggteknik och standardisering av boendet. Planmönstrena från den här tiden är ofta av höga skivhus eller punkthus som står i vinkel, i fyrkantsform, i stora bågar eller andra storskaliga grupperingar. Det var nu som de stora grupphusområdena runt om Sveriges städer och tätorter kom till. (Ahlberg, 1998, s. 53-54)



Figur 8: Illustrationsplan för Gårdssten, Göteborg 1967. Flerbostadsområde med ca 3500 lägenheter, skivhus i 3-8 våningar. Bilväg omger området, men är bilfritt inuti.

### *Kritiken mot miljonprogrammet och funktionalismen*

Miljonprogrammet och dess rivningar av äldre stadsdelar har i efterhand fått mycket kritik, samtidigt det konkret uttryckte vilja att skapa ett bättre liv för många människor.

Bostadsbyggandet kom igång, men bostädernas utemiljöer fick stark kritik redan under slutet av 1960-talet. (Åström, 1993, s. 63) Kritik riktades mot rivningar i innerstäderna för att öka bilarnas framkomlighet och mot att de nya bostadsområdena och trafiklederna tog i anspråk jordbruksmark.

Under 1970-talet förändrades samhällssynen. Synen på ny teknik som något enbart positivt minskade i takt med att framtidstron blev rubbad när 1970-talets energikris gav en svagare ekonomisk tillväxt. Den negativa kritiken mot hur bebyggelseutvecklingen hade skett underminerade tron på myndigheters roll i stadsutvecklingen liksom den samhällsplaneringens roll och möjligheter. (Blücher, 2000, s. 67)

I boken *Bor vi i samma stad?* beskriver Moa Tunström hur synen på de storskaliga bostadsområdena under miljonprogrammet med tiden förändrades:

” [...] något hände under byggandet av miljonprogrammet som innebar ett skifte från den nya staden som framtid och välfärdsbygge till att representerade förtryck, fattigdom, segregation och dålig samhällsplanering”

(Tunström, 2005, s. 63)

Miljonprogrammets planer och arkitektur har med sin stora skala, sina homogena huskroppar och torftiga bostadsmiljöer fått mycket kritik och ett dåligt rykte. Men även andra faktorer har bidragit, så som att inflyttning till områdena skedde redan innan de var färdigutbyggda med service och kommunikationer. Dessutom skriver Åström i boken *Stadsplanering i Sverige* att

”Situationen förvärrades av att hushåll med sociala problem i alltför stor utsträckning hänvisades till dessa områden.”

(Åström, 1993, s. 105)

Ur denna kritik av funktionalismen och miljonprogrammet, kom återigen den traditionella kvartersstaden att hamna i fokus. (Ahlberger, 2001, s. 118)

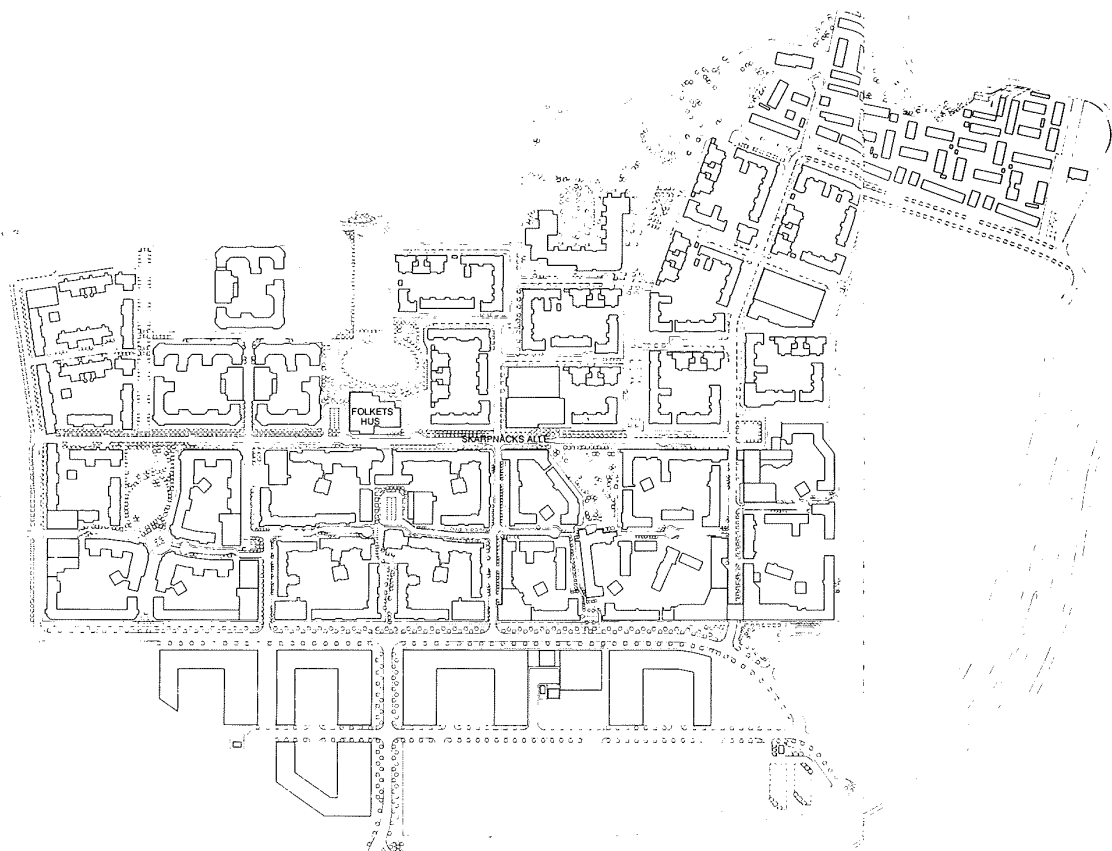
### 1980-talet Postmodernismen

#### *Kvartersstadens återkomst*

Under 1980-talet började modernismens öppna stadsform ifrågasättas som allena rådande stadsbyggnadsprincip. Man blickade tillbaka och såg hur städer före funktionalismen hade byggts upp. Fokus hamnade på stadsrummens gestaltning och en blandad komplexitet av funktioner och rumslighet, med inspiration från historiska stadsbyggnadsprinciper och ideal. (Åström, 1993, s. 140)

Den så kallade *postmodernismen*, ville ta ett helhetsgrepp på staden där gatan som plats för stadslivet fick en renässans, oavsett om det var i en tät kvartersstad eller i en småskalig trädgårdsstad. Man menade att funktionalismens funktionsseparering och storskalighet hade lett till en fragmentering av staden. (Larsson, 2006, s. 27) Tätheten mellan husen betonades, samtidigt som gränsen mellan privat och offentlig miljö blev skarp. Platsens identitet och lokala historiska värden lyftes upp som en reaktion på modernismens förhållningssätt till äldre miljöer.

Planidealet som kom att kallas postmodernism var till en början i Sverige främst rutnätsplaner med mestadels sluten kvartersbebyggelse, exempelvis Skarpnäck i Stockholm. (Larsson, 2006, s. 28)



Figur 9: Illustrationsplan över Skarpnäcksfältet i Stockholm, 1979.



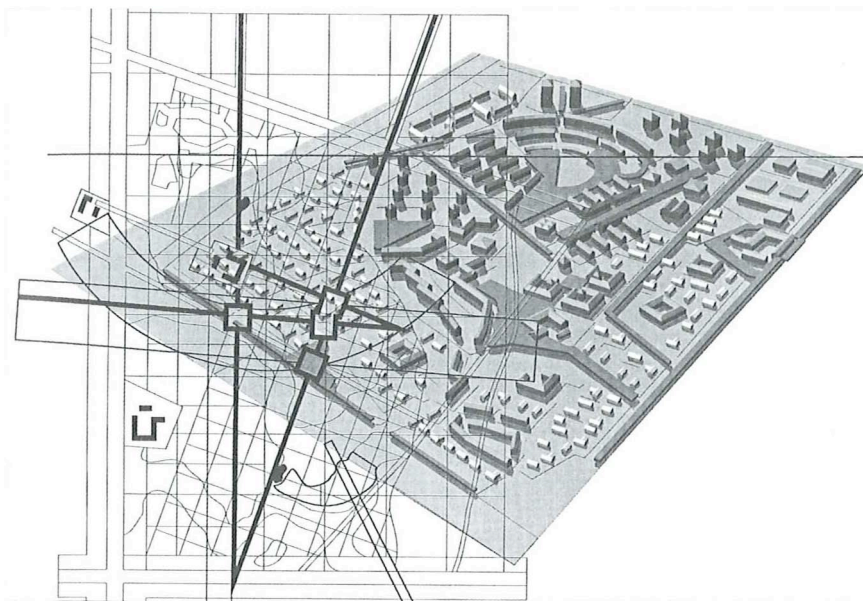
## Dekonstruktivismen under 1990-talet

Under början av 1990-talet uppkom *dekonstruktivismen* inom stadsplaneringen, som en reaktion på försöken att etablera *stadsmässighet* i mindre centrala delar av städer. I boken *Tankar om förstadens framtid* beskriver Bo Larsson de dekonstruktivistiska planskisserna som självständiga konstverk, men ibland sämre på att förmedla hur de färdiga miljöerna skulle fungera och upplevas. (Larsson, 2006, s. 27)

Larsson beskriver dekonstruktivismen vidare:

”Man sökte frigöra arkitekturen från fastlåsta former och betydelser, till exempel med fraktala mönster och fria formexperiment. Transformationer, överlagringar och kollisioner förväntades ge nya kvaliteter, där det unika, flyktiga och spektakulära skulle tas tillvara. Typologi, enhetlighet och tradition förkastades”

(Larsson, 2006, s. 28)



Figur 10: Exempel på dekonstruktivism i planutförandet, Skejbyplanen, stadplan Åhus 1990

I boken *Drömmen om atlantångaren* beskriver Rådberg den allmänna strömningen inom det tidiga 1990-talets planering:

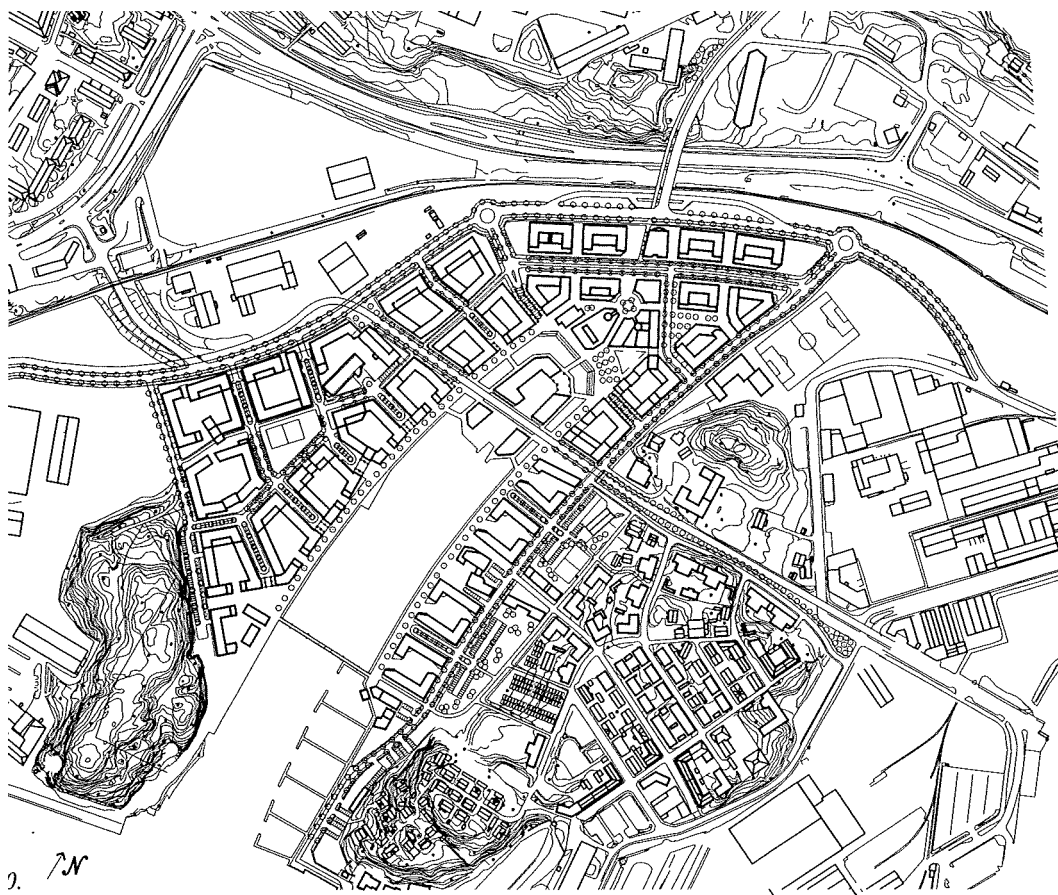
”Några giltiga sanningar existerar inte, alla tolkningar är likvärdiga [...] det postmoderna rummet präglas av osäkerhet, fragmentering, upplösning.”

(Rådberg, 1996, s. 24)

Dessa beskrivningar av den senare delen av 1990-talets stadsplanering pekar mot en osäkerhet om planering som verktyg. Osäkerheten skulle kunna vara en reaktion på det bakslag samhällsplaneringen fick när kritiken över funktionalismen väcktes. Jämte dekonstruktivismens mer diffusa karaktär fanns dock en konkret trend, som startades redan under 1980-talet och som pågår än idag:

### *Upprustning av hamnområden – en trend*

Under senare delen av 1980-talet startades ännu en trend inom stadsplaneringen som fortsatte under 1990-talet och pågår än i dag. Det var strävan efter att placera stadsbebyggelse i havsnära områden – i första hand i övergivna hamnområden i centrala delar av städerna. (Åström, 1993, s. 165) Planerna över Norra Hamnen i Helsingborg, Norra Älvstranden i Göteborg men även planerna för Hammarby Sjöstad i Stockholm påbörjades redan under 1980-talet. In i 2000-talet märks trenden tydligt, främst identifierad i mässområdet Bo01 i Malmö. Hamnområden i både Helsingborg och Göteborg är fortfarande under uppbyggnad. Bo01-området beskrivs längre fram i uppsatsens del 2 om *Dagens planideal*.



Figur 11: Tidig illustrationsplan över Sannegårdshamnen , Göteborg, 1990



## Del 2: Dagens planeringsideal

I detta avsnitt behandlas begreppet *hållbar utveckling*, som fått en betydande roll i vår samhällsutveckling och därför påverkar dagens stadsplanering. Efter följer en diskussion om huruvida den täta kvartersstaden skulle kunna vara ett av dagens planideal. Detta exemplifieras med en redogörelse över Bo01-området i Malmö, som ett exempel på den nutida täta kvartersstaden. Vidare beskrivs kritiken som följt om huruvida den täta staden är ett steg mot hållbar utveckling. Till sist beskrivs ett par alternativa synsätt på vad hållbar stadsutveckling kan vara, om det inte är den täta kvartersstaden.

### Hållbar utveckling och stadsplanering

Under senare delen av 1900-talet började industrialiseringens negativa konsekvenser att märkas av, så som miljöförstöring. Synen på vad som orsakat jordens pågående klimatförändring ses numera som en följd av de koldioxidutsläpp som vi människor skapat hos en dominerande del av befolkningen. Med denna bakgrund kom *hållbar utveckling* att börja diskuteras under 1980-talet.

Sedan Brundtlandkommissionens rapport *Vår gemensamma framtid* kom 1987 har hållbar utveckling varit ett begrepp inom stadsplaneringen, så väl som inom andra discipliner. I rapporten förklaras hållbar utveckling som:

”en utveckling som tillfredställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredställa sina behov”.

(Brundtlandkommissionen 1987, s.3)

I skriften *Hållbar Stadsutveckling*, utgiven av Sveriges Arkitekter, skriver Erland Ullstad om hur hållbarhet inte är ett slutresultat, utan en riktning att styra stadsbyggandet efter. Han nämner de tre välkända aspekterna ekologisk hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och social hållbarhet.

”Hållbarhet är inget slutresultat utan en inriktning för det ständigt pågående bygget av staden”  
(Ullstad, 2008, s. 38)

Frågan är dock vad denna inriktning betyder för stadsplaneringens ideal och praktik.

### Den täta staden – the compact city

En samtida inriktning mot hållbar stadsutveckling är debatten om den täta staden, *the compact city*. Att bygga en tät stad handlar om att bygga med högre densitet än tidigare, att förtäta staden genom att bygga högre och bebygga dåligt utnyttjade markytor i staden. Detta förespråkas för att effektivisera transportanvändningen, då fler folk på samma ställe ger ökat underlag till kollektivtrafik. (Williams, 2000, s. 1) Att bygga en tät stad med uppblandade funktioner ger också en mer levande stad då fler människor har anledning till att vistas där under olika tider på dygnet. (Boverket, 2005)

Jämsides med förtätning av staden sker även exploatering av helt nya områden, fast då med inriktningen att bygga med högre densitet än tidigare. Exempel på detta är Hammarby Sjöstad i Stockholm eller Bo01-området i Malmö.

Vid byggnation av helt nya områden skulle den täta *kvartersstaden*, sägas vara det planideal var efter Sverige bygger, med tanke på hur stadsdelsstrukturerna ser ut i de redan nämnda, omvandlade hamnområdena. Dessa framställs som ideal eller attraktiva mönster när de presenteras som ett led i hållbar stadsutveckling.

Den täta kvartersstaden har 1800-talets stad som förebild, med tät bebyggelse i flera våningar, torg och parker med tydliga definitioner och inga restytor. (Ullstad, 2008, s. 18) Den är en reaktion på funktionalismens utspridda, funktionsuppdelade planideal och med rötter ifrån 1980-talet. Som ett exempel på den nutida täta kvartersstaden och dess koppling till hållbar utveckling följer här ett avsnitt om Bo01-området i Malmö.

#### *Exempel: dagens täta kvartersstad - Bo01*

Bo01-områden i Västra Hamnen i Malmö byggdes inför den svenska bomässan år 2001. Utgångspunkten var att bygga en ekologiskt hållbar stadsdel, med ett kretsloppstänk vad det gällde vatten och avlopp, hållbart byggande, grönstruktur och trafikstruktur. (Malmö stad, 2011) Området ligger i Malmös sedan årtionden nedlagda hamnområde och består av kvartersbebyggelse med hög densitet.

”Bo01 säger nej till modernismens ideal. Istället sökes en förnyelse av den traditionella staden. Men mot stadsplanen står i märklig kontrast Bo01:s arkitektur, som är geometriskt fyrkantig, abstrakt och snarast kan kallas nymodernistisk.”  
(Hellquist , 2001, s. 105)

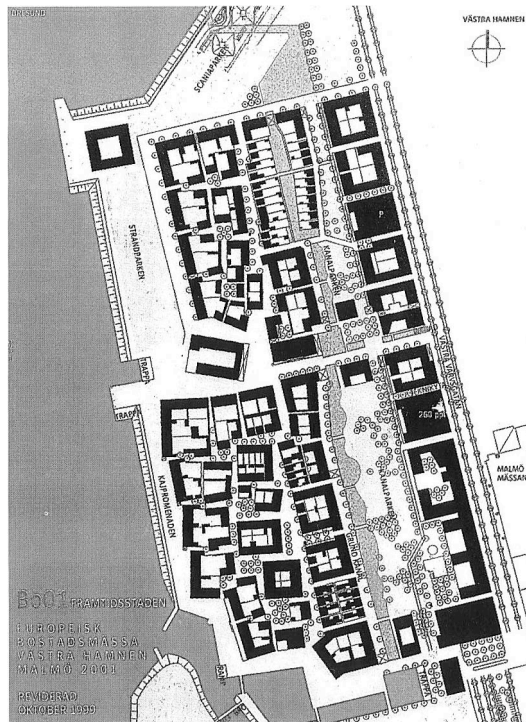
Att återbruka före detta industrimark genom att etablera bostadsområde och på så sätt låta Malmö stad komma närmare havet var i sig symboliskt, menar Ilmar Reepalu i boken *Bo01 Staden*. (Reepalu, 2001, s. 8) Reepalu syftar både på symboliken i att återbruka marken ur ett hållbarhetsperspektiv, men även symboliken i hur Malmö som nedgången industristad skulle vända en lång tid av negativ utveckling av både befolkning- och ekonomisk tillväxt, genom satsningar på staden.

I samma bok ger arkitekt Eva Dalman som är redaktören till boken, sin syn på *hållbar arkitektur*:

”Det finns ord som används för att peka ut en färdriktning och som alla får möjlighet att tolka på sitt vis.”

(Dalman, 2001, s. 30 )

Dalman syftar främst på alla de olika arkitekter och byggherrar som olika verklighetens ordinarie byggprojekt, kopplades till området. Men hennes uttalade gäller även hur Bo01s situationsplan förhåller sig till hållbarhetsbegreppet.



Figur 12: Bo01-områdets slutgiltiga situationsplan

Huvudansvaret för situationsplanen över Bo01-området hade mässarkitekten Klas Tham. I boken listar han vilka utgångspunkter han hade vid planeringen av området. Tre av utgångspunkterna är:

- *Kvarterstadens nätstruktur*, som i årtusenden bekräftat sin användbarhet och förmåga att stödja det urbana livet, en tydlig gräns mellan stadsdelens öppet tillgängliga offentliga rum och kvarterens privata, inhägnade. (*min kursivering*)
- En bebyggelse som ger möjligheter att etablera verksamheter i gatuplanet (tillräcklig rumshöjd, ventilation, tillgänglighet från gatan)
- Att låta bilen komma fram, men på det gåendes villkor

Den första punkten som behandlar kvarterstaden som stadsstruktur motiveras med ordval som poängterar hur långt tillbaka städer ha byggts på detta vis. Vidare beskriver Tham arbetet med situationsplanen och dess inspirationskällor med dessa ord:



Figur 13: Skissprocessen för Bo01-områdets struktur

”Så växte planen fram. Rutnätet förvrängdes, bl.a. av vinden, som ett fisknät på tork. Och kan därigenom faktiskt ha blivit mer rationellt, mer värt att bygga, bo och strosa i. Stadsplanens form är således inte långsamt framväxt, ”medeltida”. Den är mycket äldre än så. Inspirationen till boplatsens utformning kommer från antik, medeltida, renässans, barock, 1900-tal och vår tid. Skalan har förebilder i typiska nordeuropeisk städer, bl.a. Malmö – låg, tät, intim, yteffektiv.”

(Tham, 2001, s. 40)

Tham använder sig av ord som rutnät, låg, tät och yteffektiv och motiverar på så vis slutresultatet med att inspirationen är funnen från historiska stadsplaner likväl som från vår nutid. Hans ordval ger en favör åt kvartersstadens struktur, en antydning om ett ideal för den hållbara staden.

#### *Bo01 och den sociala hållbarheten*

De tre grundpelarna i hållbar utveckling är ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Ett exempel på social hållbarhet och hur planen för Bo01 ser ut är hur Klas Tham i boken *Bo01- Staden* lyfter fram betydelsen av mer svärmätbara, mänskliga aspekter. Exempelvis nämner han ”tydliga revir och tydliga gränser mellan offentligt och privat” som en förutsättning för trivsel. (Dalman, 2001, s. 41-43)

Detta visar på hur vår samtid väljer att uppmärksamma de av funktionalismens negligerade omätbara värdena. Samtidigt fördöms på så vis funktionalismens öppna grönområden mellan husen ut som inte trivsamma, då de saknade tydliga gränser mellan offentligt och privat.

Vidare i *Bo01- Staden* beskriver Malmös stadsträdgårdsmästare Gunnar Ericsson utgångspunkten för de offentliga stadsrummen i området:

”De skulle ha ett innehåll och en sådan kvalitet att de skulle hålla under flera generationer likaväl som att de skulle locka människor från hela Malmö till besök”.

(Ericsson, 2001 s. 68)

Ett kort platsbesök i Bo01-området i Malmö visar omedelbart att Ericssons intention har uppfyllts. Hit kommer människor ifrån hela Malmö för att ta del av uterummen och närheten till havet, precis som många turister.

### *Bo01 och den ekologiska hållbarheten*

Hela Bo01-området har präglats av en ekologisk syn på materialval i byggnader och utemiljö. Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv kom Bo01 med en för i Sverige innovativ och konkret metod inom ekologiskt hållbart byggande: att använda sig av grönytefaktorer, efter inspiration från bl.a. Berlin. Genom att sätta värden på andel växtlighet och genomsläpplig mark, för hantering av dagvatten, fick varje tomt ett genomsnittligt värde. Detta värde var tvunget att hålla sig över minimigränsen för att bygglov skulle ges. Grönytefaktorer var ett sätt att brottas med problematiken kring en tät stad och dagvattenhanteringen, då stor andel hårdgjord yta skapar för högt tryck på vattenledningar under mark. Men även för att garantera växtlighet även på små ytor, vilket bidrar till biologiskt liv. (Persson, 2001, s. 64)

### *Bo01: Ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart?*

När Bo01 planerades fanns en tydligt uttalad inriktning mot ekologisk hållbarhet, medan ekonomisk och social hållbarhet inte lyftes fram med samma tyngd.

Vad det gäller den sociala hållbarheten så har Gunnar Ericssons vilja om att locka människor från hela Malmö till att besök de offentliga rummen som sagts ha lyckats. Men den sociala hållbarheten i ett integrationsperspektiv har kommit att kritiserats. Bo01 likväl som resten av Västra Hamnen har fått kritik för att sina få hyreslägenheter, vilket skulle bidra till att enbart höginkomsttagare skulle lockas till området. Följden, menar kritikerna, blir en mer segregerad stad. (Malmö stad, 2011)

Bo01-området kommer säkerligen att analyseras ur ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbarhetsperspektiv i takt med att området åldras. Den ekologiska ingången till arbetet med området var mer uttalad än de ekonomiska och sociala, ändå bör dessa aspekter också analyseras för att ge fog åt den hållbara stadsutvecklingen. Att Bo01-området har fått kritik för att ha få hyresrätter och därmed vara en segregerad stadsdel av Malmö, skulle kunna tolkas som ett resultat av att den ekonomiska hållbarheten har fått ta plats, på bekostnad av den sociala. Om det stämmer får framtiden utvisa.

### *Bo01- ett exempel på planideal av i dag*

Bo01-området ska ses i sitt sammanhang av att ha tillkommit för en bomässa, vilket är annorlunda i jämförelse med verklighetens ordinarie bostadsbyggande. Samtidigt lyfts området fram som en symbol för hållbar stadsutveckling, ledordet i dagens planering, och skulle därför kunna vara ett exempel på vad dagens planideal kan vara. För kanske finns det flera?

Klas Tham skriver i boken *Bo01 – Staden*:

”Stockholmsutställningen 1930 hävdade virtuost sitt svar på frågan om hur framtiden skulle bebyggas. Idag är vi övertygade om att det inte finns ett rätt svar utan många.”

(Tham, 2001, s. 41)

### **Kritiken mot den täta staden – mot ett nytt stadsplaneideal?**

Bo01 är ett exempel på hur hållbar stadsutveckling konkretiserats till en stadsdel med tät fysisk struktur. Men den täta kvartersstaden som ett svar på hur hållbar stadsutveckling får en fysisk form står inte oemotsagd. För att nyansera bilden av den täta staden som allena rådande ideal för en hållbar stadsutveckling följer här en redogörelse av kritik emot den täta staden.

### *Den täta staden som universallösning*

Enligt arkitekten Johan Rådberg började miljöproblem att sammankopplas med stadens fysiska struktur i och med EU-rapporten *Green Paper on the Urban Environment*, 1990. (Rådberg, 2003, s 34).

I EU-rapporten beskrevs hur funktionalismen hade skapat en mer glesbyggd stad, då man förespråkade större utrymme mellan husen, men även trodde starkt på bilen som framtidens transportmedel. Detta skulle ha lett till mer oattraktiva städer, då den utglesade staden skingrade stadslivet. Som ett svar på att försöka minska bilberoendet, men även öka stadens attraktivitet, fördes idén fram om *the compact city* – den täta staden.

Även idéer om att förtäta i innerstäderna, vid dåligt utnyttjade järnvägsområden och på nedlagda hamnar framfördes. En tätare stadsstruktur skulle åter få staden att fungera som mötesplats och kulturell arena (Rådberg, 2003, s. 35).

Rådberg kritiserar hur den täta staden har kommit att framföras som den enda lösningen på att minska stadens miljöpåverkan. Han hävdar att ett likhetstecken dragits mellan begreppet hållbar stadsutveckling och den täta staden. Rådberg ifrågasätter om stadens form verkligen kan påverka människors ohållbara levnadsmönster i så hög grad. Visserligen ger en tätare stad ett ökat underlag för kollektivtrafik. Men detta är nödvändigtvis inte det samma som att människor i den täta staden använder sin bil mer sällan. (Rådberg, 2003, s. 34 och 35).

### *Resvanor i den täta staden*

Resandet är en del av människors påverkan på koldioxidutsläppen till atmosfären, vilket sedan FN:s Klimatrapport 2007 anses vara en stor påverkan av jordens klimatförändringar.

En tät stadsstruktur framhålls som bättre än en gles, för att minska människors transportbehov. Som redan nämnts ger en struktur med ökad densitet ett ökat underlag till kollektivtrafik. Men å andra sidan hävdar kritiker att andra faktorer som bensinpris, bilinnehav, utbyggnad av kollektivtrafik och taxesystem är viktigare än just stadens struktur. (Rådberg, 2003, s. 35)

Mer än hälften av alla resor som görs med bil är fritidsbetingade och är det resande som ökar snabbast. Kortare transporter gynnas alltså av en tätare stadsstruktur, medan fritidsresandet inte berörs, samtidigt som det är den mest betydande faktorn. (Rådberg, 2003, s. 36)

### *Social hållbarhet i hållbar stadsplanering*

I Karin Bradleys doktorsavhandling *Just environments – politicising sustainable urban development* (2009) undersöker Bradley vilka normer och livsstilar som understöds i planeringen av hållbar stadsutveckling. En miljövänlig livsstil uppmuntras i planeringen, men utgångspunkten är den vanliga medelklassvenskens livsstil och boendesituation, trots vårt alltmer mångkulturella samhälle.

”[...] strategier för hållbar stadsutveckling överlag handlar om relativt små justeringar av dagens urbana medelklasslivsstilar men i övrigt samma organisering av samhället, i stort sett samma boendeformer och transportvanor” (Bradley, 2010, s. 27)

Bradley menar att dagens stadsplanering om hållbar utveckling mest handlar om små symbolhandlingar (så som sopsortering) att tillföra medelklassens livsstil, men att stadsplaneringen borde handla mer om samhällets organisering med fördelningen av resurser och makt mellan människor. (Bradley, 2010, s. 27)

I tidningen *Arkitekten* från maj 2009, säger Bradley i en intervju:

”Den täta stadens förespråkare säger att den ger minskat resande och möjligheter att agera lokalt. Men titta hur det är nu i Stockholms innerstad: folk åker på fritidsresor, till sommarstugor och andra fritidsaktiviteter. Hela livet i den täta staden bygger på att man kan resa därifrån – hur många firar midsommar i Vasaparken?”

(Bradley, 2009, s. 21)

Bradley menar att den täta staden uppmuntrar att man tar sig därifrån på sin fritid. Om detta stämmer, vilka skulle i så fall sannolikt bli kvar? De behov som den täta staden inte lyckas att tillgodose, har endast en viss del av befolkningen möjlighet och råd att hitta någon annanstans. Detta ger ytterligare en dimension till hur *socialt* hållbar den täta staden är.

### *Urban sprawl*

Den kompakta staden framförs även som ett aktivt förhållningssätt inom stadsplanering, för att hindra utveckling mot att städer blir allt mer utglesade p.g.a *urban sprawl*. Detta ifrågasätts dock, då en tätare stadsstruktur driver markpriserna uppåt och både boende, kontor och köpcentrum letar sig till stadens ytterkanter, där det är billigare markpris. De centrala delarnas höga markpriser leder till höga hyror som i förlängningen gör att kontorsverksamheter tränger undan boende i staden (Rådberg, 2003, s. 35-36)

Urban sprawl är i grunden ett amerikanskt begrepp som syftar på hur städer glesas ut genom att bebyggelse med lägre densitet byggs i städernas utkanter. Följden blir att städerna växer utåt på ett mer eller mindre ohämmat sätt. I det ursprungliga begreppet innefattas även hur städernas innerkärnor minskar i attraktionskraft och därför ger en påskyndande effekt till förmån för urban sprawl. I Europa är innerstadsproblematiken inte likadan, då europeiska städer oftast anses ha attraktiva innerstadskärnor. Detta ger höga markpriser i innerstäderna, vilket ändå gör det attraktivt även i Europa att flytta till stadens utkanter, då man får större boyta per person till ett billigare pris.

(Bergström, Plan, 2004).

I artikeln *Urban sprawl på europeiska*, skriver Inger Bergström att en förutsättning för urban sprawl är vårt samhälles förändrade syn på den egna bostaden. (Bergström, 2004, s. 12)

Tidigare hade människor en socialt mer viktig koppling till den plats där de föddes, och till den plats där de bodde och verkade. I dag ses bostaden mer som en handelsvara. Det är inte längre lika socialt viktigt att bo där man är född eller där man arbetar, så länge man kan pendla till jobbet. Bostaden som handelsvara är en förutsättning för urban sprawl, och bidrar till ekonomisk tillväxt vilket är positivt för samhällsekonomin. Att människor kan bo där de trivs och känner frihet måste också anses vara positivt, menar Bergström.

Dessa positiva effekter måste ändå vägas mot de negativa effekterna som stadsutglesningen innebär, med ökad markförbrukning, ökat bilresande och ett växande vägnät. (Bergström, 2004, s. 13)

Vidare menar Bergström att urban sprawl kanske inte går att hindra utan snarare ska ses som en drivkraft som utvecklar staden, vilken planerare borde arbeta *med* istället för *emot*. Mer om detta i nästkommande avsnitt om *Förorten och hållbar stadsutveckling*.

## Om inte kvartersstaden – så vad?

I den här uppsatsen har den täta kvartersstaden beskrivits som ett av möjliga planideal av i dag, med tanke på hållbar utveckling som drivkraft. Meningen har aldrig varit att generalisera utan att presentera några alternativ till den täta kvartersstaden som ideal.

Att nyansera genom att visa på alternativa planideal har dock varit svårt, då de alternativa idéerna för den täta staden har varit teoretiska, utan att presenterat några konkreta förslag på hur stadens fysiska form i så fall skulle kunna se ut. Det är då svårt att hävda att alternativen är ett *planideal*. Detta har givetvis bidragit till resultatet av uppsatsen, där den täta kvartersstaden ses som ett dominerande ideal av i dag.

För att dock avslutningsvis kort nyansera bilden av vad dagens planideal skulle kunna vara, presenteras här ett par alternativa synsätt på hållbar stadsutveckling. Det första alternativet handlar om framtida utvecklingsplaner för våra städers förortsområden och det andra handlar om att se staden i ett regionalt perspektiv.

### *Förorten och hållbar stadsutveckling*

Bo01 exemplifierar hur hållbar stadsutveckling appliceras vid planering av nya stadsdelar på gammal industrimark. Punktinsatser av förtätning på vad som anses vara dåligt utnyttjade markområden i innerstaden är ett annat exempel. Men nästan 90% av våra städer utgörs av förorter. (Larsson, 2007, s. 15)

Stockholms stadsbyggnadskontor har efter satsningar på förtätning i innerstaden och nybyggnation som Hammarby Sjöstad, velat lyfta frågan om förtätning av förorterna. Tillsammans med Alexander Ståhle har Stockholms stadsbyggnadskontor gjort en studie om hur stadens förorter skulle kunna förtätas. (Ståhle, 2009, s. 12)

Studien visar att man genom att förtäta gaturummen och tillskapa gårdar, kan förtäta utan att tillgången till grönområden förändras. Samtidigt främjas social integration genom att separerade stadsdelar byggs ihop. (Ståhle, 2009, s.12)

Den motsättning som planerare brottas med, att öka tätheten i staden samtidigt som där ska finnas rymlighet för att stadsmiljöns attraktivitet ska utvecklas kallar Alexander Ståhle för *Compact sprawl*. I sin doktorsavhandling med samma namn menar han att *parkerna* återigen måste bli en drivkraft i stadsbyggandet, som under senare delen av 1800-talet. Liknande bör nu ske med förorterna, enligt Ståhle.

”[...] idag har vi inte råd att förvalta de ofta segregerade förorterna som byggdes för folkhemmet och de som bor glest kommer inte att ha råd att bo kvar på grund av ökande energi- och bränslekostnader.”

(Ståhle, 2009, s. 12)

Ståhles resonemang stämmer väl in med Bergströms tankar om urban sprawl, som hon menar ska ses som en naturlig process av hur staden växer, snarare än som ett hot planerare måste stoppa. Men denna process måste förädlas, menar Bergström, genom att de mellanrum som urban sprawl skapar, bör omvärderas från värdelös impedimentmark till en tillgång att utveckla och förädla till mötesplatser, t.ex. genom att samla bebyggelse runt omkring. (Bergström, 2005, s. 115)

### *Hållbar stadsutveckling i ett regionalt perspektiv*

I artikeln *Household consumption and ecological footprints in Norway – Does Urban form Matter?* presenterar de norska forskarna Høyer och Holden sin forskning om vilken stadsstruktur som ger minst ekologiskt fotavtryck.



Det ekologiska fotavtrycket är ett måttssystem på hur människors konsumtionsvanor och resursförbrukning påverkar jordens ekosystem och förmåga att återhämta sig. (Høyer, Holden, 2003, s. 334) Høyer och Holdens forskning stödjer tesen om att den kompakta staden bidrar till hållbar utveckling, då den möjliggör förkortade resor inom staden, men även för att energiförbrukningen minskar när hus är tätt placerade. Däremot pekar deras forskning på att små, täta städer ger ett mindre ekologiskt fotavtryck jämfört med att ha ett par få stor- eller megastäder. På liknande sätt skulle en stad med flera koncentrerade kärnor ge ett mindre ekologiskt fotavtryck än helt solid, kompakt storstad. (Høyer och Holden, 2003, s. 346) Detta resonemang leder till att hållbar stadsplanering inte enbart kan behandla enstaka städer och deras stadsstruktur utan även bör placeras i ett större, regionalt perspektiv.

## Del 3: Avslutande reflektion

Den här uppsatsen har beskrivit hur svensk stadsplanering under 1900-talet väglets av olika ideal för hur stadens fysiska form ska te sig för att man ska uppnå *ett bättre samhälle*. Idealerna har samtidigt formats av samhällets övergripande utveckling och visioner. Uppsatsens huvudfokus har behandlat dagens planideal, där ideal avseende en på hållbar stadsutveckling setts som en drivande faktor. Detta har exemplifierats med nybyggnationen på gammal industrimark i det så kallade Bo01-området i Malmö. Problematisering om huruvida den täta kvartersstaden är en socialt och ekologiskt hållbar struktur har presenterats. Slutligen har diskussionen om stadens förorter och hur de kan förtätas för att bidra till en hållbar utveckling presenterats.

I denna avslutande del reflekteras över om man kan säga att det finns ett dominerande planideal i dag, om vår tids relation till funktionalismen, och en reflektion om det urbana livet som ideal. Avslutningsvis gör jag en personlig reflektion över vad strävan efter hållbar stadsutveckling skulle kunna innebära förutom den täta staden.

### En reflektion om dagens planideal

Kan man säga att det finns ett dominerande planideal av idag? Finns en urban form som förespråkas mer än andra? I avsnittet *Dagens planeringsideal* pekar jag på att hållbar utveckling tycks vara vår tids stora drivkraft i stadsplaneringen. De områden som byggts på senare år under parollen att främja hållbar utveckling har haft en tät kvartersstruktur som norm. På så vis vill jag mena att vi har en urban form som förespråkas mer än andra och därmed kan ses som ett planideal av idag. Men är denna urbana form det enda planidealet av idag? I avsnittet om Bo01 citerades mässarkitekten Klas Tham:

”Stockholmsutställningen 1930 hävdade virtuost sitt svar på frågan om hur framtiden skulle bebyggas. Idag är vi övertygade om att det inte finns ett rätt svar utan många.”

(Tham, 2001, s. 41)

Tham, som å ena sidan tydligt förespråkar kvartersstrukturen som urban form, vill å andra sidan inte säga att det endast finns ett rätt sätt att planera för framtiden. Detta är han knappast ensam om att tycka. Sedan funktionalismen och miljonprogrammen utmynnade i en misstro mot stadsplaneringens förmåga att skapa det goda samhället, har den benhårda tro på ett enda rätt svar - (som fanns under funktionalismen) - bytts mot en mer ödmjuk inställning. Personligen tycker jag att citatet ovan fångar vår tids mer ödmjuka perspektiv inom stadsplanering väldigt väl. Med tanke på att 98% av Sveriges stadsutveckling handlar om förvaltning och utveckling, (Ullstad, 2008, s. 20) snarare än att bygga helt nya områden, kanske olika svar dessutom är högst relevant.

### En reflektion om dagens stadsplanering och relationen till funktionalismen

Att funktionalismen mynnade ut i miljonprogrammen och senare en misstro mot stadsplaneringen, påverkar i högsta grad vår tids syn på funktionalismens områden.

Synen på funktionalismens områden och hur vi kan förvalta dessa i hållbarhetens tecken, beskrivs i uppsatsens avsnitt *Förorten och hållbar stadsutveckling*. Att göra dessa områden mer stadsmässiga genom förtätning ska de bli mer hållbara för framtiden.

Funktionalismens öppna grönområden lämpar sig väl för förtätning. Dessa områden vittnar om en annan syn på markanvändning än vad vi har i dag. I dag anser vi det mer hållbart att spara på markresurser genom förtätning, främst för att bygga bort bilberoendet. Men under funktionalismen visste man ingenting om bilismens kommande hot mot klimatet utan stora grönområden var dåtidens svar på ett gott liv i folkhemmet.

Vi värderar helt enkelt funktionalismens områden efter vår tids syn på hur staden bör se ut. I artikeln *På spaning efter den goda staden* skriver Moa Tunström att vår tids syn på hur staden bör se ut är en idealisering av den traditionella staden och dess stadsliv. Tunström menar att denna idealisering leder till att man indirekt dömer ut funktionalismens områden som ”fel”, vilket riskerar att drabba inte bara platserna utan också de människor som lever där. (Tunström, 2010, s. 12) För att undvika detta menar Tunström att diskussionen om hållbar stadsutveckling borde lägga mer fokus på vilka kvaliteter som finns inom funktionalismens områden. För om det nu saknas stadsmässighet i funktionalismens områden, vad är det då för livskvaliteter som ryms där?

Avsaknaden av en sådan diskussion och fokus kan visa sig vara vår tids vita fläck på kartan. Det kan få oönskade konsekvenser, inte minst om de hållbara kvaliteter som funktionalismens områden faktiskt har, byggs bort innan man analyserat vad de innebär.



Figur 14: Tankeväckande gatukonst i Malmö

Foto: Larsola Bromell 2011

## En reflektion om det urbana livet som ideal

Vår tids idealisering av den traditionella stadens struktur av täta kvarter innefattar även en hyllning till det så kallat urbana livet. Detta kan illustreras med retoriken hos Klas Tham, när han beskriver utgångspunkterna för Bo01:s stadsplan:

”Kvarterstadens nätstruktur, som i årtusenden bekräftat sin användbarhet och förmåga att stödja det urbana livet [...]”

(Tham, 2001, s. 37)

En parallell till 1900-talets industriella stad är alltså inte bara kvarterstaden som planideal utan även det urbana livet. Liksom den industriella stadens nya stadsliv illustrerades av *flanören*, kan dagens stad och stadsliv illustreras av *parkour-utövaren*. Parkour, som kan beskrivas som ett sätt att hitta det mest effektiva sättet att förflytta sig på i staden, utan att känna sig hindrad av fysiska företeelser som murar, räcken m.m, omfamnas av dagens arkitektur- och planeringsutövare. Som exempel kan arkitektkontorets BIG:s dokumentärfilm *My Playground* nämnas. I filmen går danska parkour-utövare loss i miljöer kontoret skapat. Kanske kan man se parkour som ett bevis på hur dagens samhälle har en förändrad syn på staden som livsmiljö, på samma sätt som flanören uppkom under en stor brytningspunkt för de moderna städernas utveckling?

Hur som helst erbjuder parkour en chans för arkitekter, planerare och politiker att känna sig nöjda med att någon kan använda sig av den stad de varit med och skapat för annat än till ren konsumtion, något som den täta blandstaden fått kritik för. (Bradley, 2009, s. 22)

(BIG:s trailer till *My Playground* finns på adressen:

<http://www.dwell.com/articles/big--parkour-in-my-playground.html>)

## En reflektion om hållbar utveckling

I min uppsats behandlas delvis frågan om i hur stor utsträckning stadens form påverkar människors levnadsmönster, något som i sin tur påverkar befolkningens ekologiska fotavtryck. Johan Rådberg skriver att:

”... den avgörande faktorn för belastningen på miljön är inte stadens form (stadens täthet och utbredning) utan hushållens konsumtionsvanor.”

(Rådberg, 2003, s 36.)

Personligen bedömer jag det är lika farligt att med en övertro på stadens fysiska form som universallösning på våra miljöproblem, som det är att tro att stadens strukturer inte alls påverkar människors liv. Men hur ska då staden struktureras för att stödja hållbar utveckling? Rådberg fortsätter:

”Vi måste acceptera att det inte går att uppnå resurssnåla hållbara städer genom att förtäta och bygga om dem efter en färdig idealmodell”

(Rådberg, 2003, s. 37)

Rådbergs citat ska ses i sitt sammanhang, där han förespråkar trädgårdsstadens struktur framför den kompakta, förtätade staden, som han anser ha fått för stark dominans som ideal i dagens planering.

Personligen tror jag lika lite på en stad helt byggd efter trädgårdsstadens ideal, som en stad helt dominerad av funktionalismens principer. Det är blandningen som är charmen, lagren av tid som syns lika mycket i fasaderna som i rumsligheten mellan dem. Blandningen skapar olika kvaliteter som ger goda förutsättningar för olika former av liv i staden.

Framtidens stadsplaneringsideal hoppas jag kommer att rymma en sorts flexibilitet som innebär att vissa städer kommer att förtätas, kompakteras, bli pulserande noder. Medan andra städer tillåts testa en mindre fast struktur, där ett samspel mellan jordens ekosystemtjänster och stadens resursförbrukning fungerar i tydligt symbios. Jag tänker mig en struktur där grönytor tar hand om dagvatten och som främjar tätortsnära odling och djurhållning för att tillhandahålla lokalt producerad mat. Jag tänker på en struktur som aldrig kan nå upp till den kompakta stadens densitet, men som planeras så eftertänksamt att bostäder placeras så att en effektiv kollektivtrafik alltid är mer attraktiv än bilen.

En av dagens mer utopiska tankar om staden är frågan om *urban agriculture*- d.v.s. *stadsodling*. Eller rättare sagt, stadsodling är allt annat än utopi i stora delar av världen, där det är en grundförutsättning för överlevnad. Men i Sverige är stadsodling än så länge på hobbynivå, medan fokus på storskalig lokalförsörjning ännu är i tankestadiet. Med en stadsstruktur som tillåter glesare delar av staden skulle dessa tankar ta mer konkret uttryck även i Sverige. Den historiska kopplingen bakåt i tiden skulle då inte bara innebära en vurm för kvartersstaden och det urbana livet – utan även för det historiska stadsjordbruket och dess landskap.

Kanske kommer framtiden att rymma en blandning av både gles och tät struktur i en och samma stad eller stadsregion, d.v.s. en form av flerkärnighet inbäddat i ett jordbrukslandskap. Kanske kommer det att ske först efter att analyser har gjorts om vad för hållbara kvaliteter som faktiskt finns i funktionalismens områden. Kanske är svaret så enkelt, att en gles struktur har en enorm kvalitet i att kunna erbjuda avskildhet, men detta först när den har en pulserande tät stadsstruktur som granne.

Stadsplanering handlar om att planera för en framtid där det enda vi kan veta i dag är var vi är nu och vart vi *önskar* att vi är på väg. Men *hur* vi ska komma dit kräver en ständigt pågående diskussion mellan ideal, plan och verklighet. Det är den diskussionen jag har velat fånga i min uppsats.

## Källförteckning

*Elektroniska källor, i samma ordning som de förekommer i uppsatsen*

SIDA; Styrelsen för Internationella Utvecklingssamarbetens hemsida (maj, 2011)

*Visste du detta om urbanisering?* (2009)

Tillgänglig:

<http://www.sida.se/Svenska/Bistand--utveckling/Globala-utmaningar/Visste-du-detta-om-urbanisering/>

Nationalencyklopedin, maj 2011

Sökord: Brundtlandrapporten

Tillgänglig:

[www.ne.se/brundtlandrapporten](http://www.ne.se/brundtlandrapporten)

Boverkets hemsida, maj 2011

*Sustainability by Sweden- perspectives on urban governance*, red. Lindström, Pernilla och Lundström, Johan Mats, Kina: Boverket, 2008

Tillgänglig:

[http://www.boverket.se/Global/Om\\_Boverket/Dokument/internationellt\\_arbete/Word\\_Urban\\_Forum\\_4/Sustainability\\_by\\_Sweden\\_WUF.pdf](http://www.boverket.se/Global/Om_Boverket/Dokument/internationellt_arbete/Word_Urban_Forum_4/Sustainability_by_Sweden_WUF.pdf)

Malmö stads hemsida, (2011-05-04)

Om Bo01-området som exempel på hållbar stadsutveckling

Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/English/Sustainable-City-Development/Bo01---Western-Harbour.html>

Malmö stads hemsida (2011-05-04)

Om Bo01-området som exempel på hållbar stadsutveckling

Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Miljoarbetet-i-Malmo-stad/Projekt--natverk/Projekt/Vastra-Hamnen---Bo01.html>

Statens Offentliga Utredningar (maj, 2011)

*Att lära för hållbar utveckling*, 2004, s. 32

Om Brundtlandkommisionen (1987)

Tillgänglig:

<http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/03/41/44/0fe2bc94.pdf>

Boverkets hemsida, 2011-04-25)

Bellander, Gunilla (2005) *Blandstaden – ett planeringskoncept för hållbar stadsutveckling?*

Tillgänglig:

<http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2005/Blandstaden/>

Malmö stads hemsida, 2011-05-02)

Om Bo01-området och hyreslägenheter,

Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo/A-D/Bo01.html>

Movium:s hemsida, 2011-05-11)  
*Vad kan stadsplanerare lära av den som utövar parkour?*  
Tillgänglig:  
<http://www.movium.slu.se/nyheter/lasmer.cfm?562>

Svenska Akademiens OrdLista på nätet, april 2011,  
Uppslagsord: utopi samt ideal, se sid. 1046 samt sid. 366  
Tillgänglig:  
<http://www.svenskaakademien.se/web/Ordlista.aspx>

### *Tryckta källor*

#### *Tidningsartiklar:*

Bradley, Karin (2009) Hon sätter medelklassen i miljöfokus, *Arkitekten*, nr 5, 2009, s. 20-22

Bradley, Karin (2010) Hållbar stadsutveckling – på vems villkor?, *Plan*, årg 2010, s. 24-27

Bergström, Inger (2004) Urban sprawl på europeiska, *Plan*, årg 2004, s. 8-13

Mårsén, Anders (2010) Stad och land hand i hand – Urbanatur Hyllie, *Plan*, nr 2-3, s. 34-37

Rådberg, Johan (2003) Den hållbara staden – en ohållbar vision? *Arkitektur*, årg 2003, s. 34-41

Stähle, Alexander (2009) Kompaktare sprawl, *Plan*, årg 2009, s. 10-14

Tunström, Moa (2010) På spaning efter den goda staden, *Plan*, 2010 nr 1, s. 8-12

#### *Böcker:*

Ahlberg, Nils (1998) *Stadens mönster de historiska kartorna berättar*, Borås: Riksantikvarieämbetet

Ahlberger, Christer (2001) *Den svenska staden*, Falköping: Riksantikvarieämbetets förlag

Ahlstrand, Torsten Jan (1969) *Arkitekturtermer*, Lund: Studentlitteratur

Bergström, Inger (2005) 'Den utspridda staden', i: *Spelet om Staden* red. Gun Frank, Stockholm: Formas Fokuserar, s. 109-115

Blücher, Gösta (2000) 'Fysisk planering i Norden – från välfärd till hållbarhet', i: *Stadsdelens vardagsrum – ytterstadens offentliga platser och liv*, red. Louise Nyström, Kalmar: Stadsmiljörådet, s. 59-70

Dalman, Eva (2001) 'Vad är hållbar arkitektur?', i: *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: Svensk Byggtjänst Förlag, s. 30-33  
Ericsson, Gunnar (2001) 'Maritimt och urbant – teman i stadsmiljö', i: *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: Svensk Byggtjänst Förlag, s. 68-73

Gullberg, Anders (2007) *Bilder av framtidsstaden – tid och rum för hållbar utveckling*, Stockholm: Brutus Östlings Bokförlag

Hellquist, Thomas (2001) 'Med rötter i traditionen', o: *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: Svensk Byggtjänst Förlag, s. 104-105

Larsson, Bo (2006) 'Förstaden behöver urbana kvaliteter', i: *Tankar om förstadens framtid*, red: Larsson, Bo, Laurell, My, Sundbyberg: Forskningsrådet Formas, s. 15-31

Persson, Agneta (2001) 'Det gröna Bo01', i: *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: Svensk Byggtjänst Förlag, s. 64-67

Reepalu, Ilmar (2001) 'Hållbart föredöme?', i: *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: Svensk Byggtjänst Förlag, s. 8-15

Rådberg, Johan (1997) *Drömmen om atlantångaren- utopier och myter i 1900-talets stadsbyggande*, Stockholm: Bokförlaget Atlantis

Rådberg, Johan (1994) *Den svenska trädgårdsstaden*, Stockholm: Byggeforskningsrådet

Tham, Klas (2001) 'Stad för mångfald och möten' i: *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: Svensk Byggtjänst Förlag, s. 36-41

Tunström, Moa (2005) 'Stadsrummet som scen', i: *Bor vi i samma stad?: Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, red: Bradley, Karin, Broms Wessel, Ola, Tunström, Moa, Stockholm: Pocky förlag

Williams Katie, Burton Elizabeth, Jenks Minke (2000) *Achieving sustainable urban form*, United Kingdom: Oxford Brooks University

Åström, Kell (1993) *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg: Byggförlaget

*Vetenskapliga artiklar:*

Michael Gunder och Jean Hillier (2007) Planning as urban therapeutic, i: *Environment and Planning A*, 2007, volume 39, s. 467-486

Høyer G. Karl och Holden, Erling (2003) Household consumption and ecological footprints in Norway – Does Urban form Matter? i: *Journal of Consumer Policy*, s. 327-349

*Figurförteckning:*

Figur 1.



Karta över Göteborg från 1655, ur *Stadens mönster de historiska kartorna berättar*, Borås: Riksantikvarieämbetet, Ahlberg, Nils (1998) s. 31

Figur 2.

A. W. Edelsvärds idealstadsplan från 1858, ur *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg: Byggförlaget, Åström, Kell (1993) s. 31

Figur 3.

Ebenezer Howards schematiska plan över trädgårdsstaden, ca 1920, ur *Den svenska trädgårdsstaden*, Stockholm: Byggforskningsrådet, Rådberg, Johan (1994) s. 53

Figur 4.

Stadsplan över Kungsladugård, Göteborg av Albert Lilienberg, ca 1915, ur *Den svenska trädgårdsstaden*, Stockholm: Byggforskningsrådet, Rådberg, Johan (1994) s. 89

Figur 5.

Perspektivskiss över La Ville Contemporaine av Le Corbusier, ca 1920, ur *Tankar om förstadens framtid*, Forskningsrådet Formas, red: Larsson, Bo, Laurell, My, Sundbyberg s. 24

Figur 6.

Situationsplan över Kortedala, Göteborg, 1961, ur *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg: Byggförlaget, Åström, Kell (1993) s.

Figur 7.

Trafikschema över del av Södermalm i Stockholm, 1963, ur *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg: Byggförlaget, Åström, Kell (1993) s. 88

Figur 8.

Illustrationsplan över Gårdsten, Göteborg, 1967, ur *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg: Byggförlaget, Åström, Kell (1993) s. 96

Figur 9.

Illustrationsplan över Skarpnäcksfältet, Stockholm, 1979, ur *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg: Byggförlaget, Åström, Kell (1993) s. 141

Figur 10.

Skejbyplanen, stadsplan Åhus, ca 1990, ur *Tankar om förstadens framtid*, Forskningsrådet Formas, red: Larsson, Bo, Laurell, My, Sundbyberg s. 29

Figur 11.

Tidig illustrationsplan över Sannegårdshamnen, Göteborg, ca 1990, ur *Stadsplanering i Sverige*, Trelleborg: Byggförlaget, Åström, Kell (1993) s. 169

Figur 12.

Slutgiltig situationsplan över Bo01-området av Klas Tham, ca 2000, ur *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: AB svensk Byggtjänst Förlag, Dalman, Eva (2001) s. 39

Figur 13.

Skissprocessen för Bo01-områdets struktur, Klas Tham, ca 2000, ur *Bo01 Staden – Byggnaderna, Planen, Processen, Hållbarheten*, Stockholm: AB svensk Byggtjänst Förlag, Dalman, Eva (2001) s. 36

Figur 14.

Iphone-foto på klisterlapp i Malmös gaturum, 2011, fotograferat av Larsola Bromell. Godkänt för användande givet maj 2011.